Jaro 15 Junio-Aŭgusto 1963 N-roj 3/4



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I. F. E. F.

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariejo: Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Kongresanoj en Stoke on Trent.

SUKCESON RIKOLTIS NIA DEKKVINA KONGRESO

Konciza raporto

„La tuta membraro de la Brita Asocio de Esperantistaj Fervojistoj ĝojas, ke IFEF akceptis la inviton, kongresi en nia lando. La Stoke-anoj estas feliĉaj, ke nia urbo estas elektita havi la honoron esti kongresurbo."

Ĉi frazoj el la bonaspekta kongreslibro estis promesdonaj por la sukceso de nia 15-a kongreso kaj vekis imagon pri agrabla restado en la vigla industria urbo Stoke on Trent.

Efektive la kongresanoj renkontis agrablan sferon jam de la unua momento de l'alveno en la kongresurbo.

Agrabla estis la akcepto; amikaj la rilatoj inter la kongresanoj. En la antaŭkongresa tago Sro Mildwurf aranĝis aŭtobusan ekskurson por tiuj, kiuj deziris rigardi la ĉefurbon kaj en la vespero li kondukis la partoprenantojn al la londona klubo. Ni ankaŭ ĉi tie esprimas nian plej koran dankon al la klubanoj pro la amika akcepto kaj la bone organizita dancvespero.

Sabaton, la 11-an de majo 400 IFEF-membroj el 16 landoj partoprenis en la vere agrabla interkonatiĝa vespero en la granda kaj bela „Kings Hall" de la urbodomo de Stoke on Trent.

Plenega estis la Jubilea Halo de la urbdomo dum la Solena Malfermo de la kongreso. Kiel honoraj gastoj ĉeestis i.a. Lord Mayor de Stoke on Trent, la distrikta fervoja direktoro s-ro Charles R. Stuart, Kavaliro Harold Clowes, la samideano ĉefurbestro de Nothingham, urba sekretario Harry Tailor kaj la samideanoj Marjorie Boulton, S-ino Prent kaj Prof. Ivo Lapenna.

Grandioza estis la festparolado de Prof. Lapenna. Sed ankaŭ la spritajoj de Marjorie Boulton, la esperantlingva parolo de s-ro Stuart kaj la salutparoloj de la urbestro de Nothingham kaj de S-ino Prent rikoltis fortan aplaŭdon.

Dank'al la streĉa laborado de la Kongresa Komitato kaj ĝiaj helpantoj, kiuj sub gvido de nia kara amiko Horace Barks vere sindone laboris, ĉiuj kongresaranĝoj iris glate.

Pluraj oficialaj akceptoj ĉe aŭtoritatuloj urbaj kaj fervojaj pruvis al ni, ke la koncernaj instancoj konsideras nian agadon serioza kaj respektinda.

Sekve de ilia helpo kaj subteno efektiviĝis por ni multaj belaj ekskursoj.

Pri la sindona agado de la lernejaj instancoj atestis la belaj prezentadoj de diversaj lernejoj.

Klare montriĝis la deziro al amikaj rilatoj kun la 16 nacioj, kiuj invadis pace la urbon Stoke on Trent.

Abundis agrablaj surprizoj:

- belaspekta porcelana kongresinsigno, donacita de Kavaliro Georgo Wade;
- disponigo de la belaj salonoj en la urbdomo;
- lunĉo en la Jubilea Halo, kie Lord Mayor kaj Lady Mayoress akceptis la IFEF-estraron kaj la delegitojn;
- la urba akcepto kun manĝo en la belega „Kings Hall"; ankaŭ la ĉefurbestro kaj lia edzino pasigis la tutan vesperon inter la gajaj kaj dancemaj kongresanoj;
- la akcepto en la Muzeo de Hanley kaj la distra vespero en „Harold Clowes Community Hall", kie Kavaliro Harold Clowes estis nia afabla kaj malavara gastiganto;
- la inaŭguro de „Esperanto Way", kio havis la atenton de gazetaro kaj televido;
- la per floroj farita emblemo pri nia kongreso en la urba parko kaj multaj aliaj surprizoj spiris simpation al nia ideo.

Ne nur la distran parton, sed ankaŭ niajn kunsidojn partoprenis multaj samideanoj.

Seriozaj estis la pritraktoj. Ankaŭ la malfacilaj problemoj rapide kaj kontentige solviĝis, tio montriĝis plej bone en la delegitara kaj terminara kunsidoj.

44 junuloj el 11 landoj vigle diskutadis en la junulara kunveno gvidata de d-ro Emeriko Ferenczy. La unua kaj plej necesa estos altiri novajn amikojn en multaj landoj.

Ankaŭ la fakprelego estis bone preparita kaj havis multajn aŭskultantojn. En la redaktora kunveno niaj hungaraj amikoj prezentis la unuan presitan numeron de Hungara Fervojisto.

Dum la bone vizitataj laborkunsidoj oni decidis ke la landaj estraroj en la daŭro de la jaro elektos siajn komitatanojn por IFEF. Efektiviĝis komisiono por kompili novan regularon.

Oni akceptis la proponon ŝanĝi la nomon de nia movado en „Internacia Fervojista Esperanto-Federacio" (IFEF).

Aklame akceptis la kongresanoj la inviton de kolego de Bruyne por kongresi en 1964 en Bruselo, de la 9-a ĝis la 15-a de majo.

Al ĉiuj plaĉis la sugesto organizi postkongresan restadon en Amsterdam. La provizora invito de kolego Krogtsie kongresi en 1965 en Norvegio, rikoltis fortan aplaŭdon.

La kongreso finiĝis per belega, tuttaga ekskurso al la tre ĉarma urbo Llondudno.

Ankaŭ tie la urbaj aŭtoritatuloj kontaktis kun la kongresanoj. Post la komuna manĝo en „Winter Garten" la vicurbestro en sia vigla parolado esprimis simpation por nia ideo kaj deziris al nia movado sukceson.

Jen konciza raporteto pri la plej gravaj okazintaĵoj dum la belega kongressemajno, kiun travivis la kongresanoj de nia 15-a kongreso. La serena kaj gaja sfero ripetiĝis de tago al tago, dank' al la sprita humoro de nia kara amiko Horace Barks, kiu malgraŭ malfacilaĵoj kaj laceco elvokis ridon kaj gajecon.

Al li, al liaj komitatanoj menciitaj en la kongreslibro kaj precipe al la nemenciitaj helpantoj kaj helpantinoj en la oficejoj, ni esprimas nian tutkoran dankon pro ilia bonega laboro por la bono de nia organizo.

de Jong



Inaŭguro de Esperanto Way

Raporto pri la laborkunsidoj.

Bona parto el la preskaŭ 400 kongresintoj plenigis la salonon, kiam la prezidanto salutis ilin en sia **malferma parolado.** Li i.a. menciis, ke la financa stato en nia federacio estas bona, ke la kunlaboro inter la estraranoj estas bona, ankaŭ la rilatoj kun la aliaj organizoj. Estas bedaŭrinde, ke ni ĝis nun ne povis superi la nombron de 2500 membroj. Li esperas, ke ni baldaŭ kreskos super tiu nombro. Li menciis la bonan sferon, kiu regis dum nia kongreso, dum kiu multaj esperantistoj denove plifortigis siajn internaciajn amikecojn. La prezidanto memorigis al la membroj la modestajn IFEF-kongresojn en la komenco de nia federacio. Menciis la malfacilaĵojn de la L.K.K. antaŭ la kongreso rilate la loĝigadon de la kongresanoj. Pri nia junularo diris la prezidanto: „Mi esperas, ke ili ne fiksos tro definitivan vojon kaj ke ili ne faros tro rigidajn decidojn. Ilia gvidanto povas agadi kun permeso de la estraro". Finfine li memorigis la mortintojn, kiuj dediĉis tiom multe de siaj vivoj al nia movado. Ni memoris ilin dum unu minuto da silento.

Inter la **envenintaj poŝtaĵoj** estis salutaĵoj de ĉeĥa amiko, de Ramon Jimenez, de Sneebelli, de Kinzel, de Josef Hiza, de Kotoulek, de Hugo Steiner kaj de sinjoro Millignon, la direktoro de FYSAIC. Envenis salutleteroj de la Exetera esperantista grupo, la aŭstralia kaj finna sekcioj.
Pri la raporto de la Budapeŝto kongreso estis **neniu rimarko.**
Ankaŭ pri la **tri jarraportoj** estis neniu rimarko.

Pri la **junularkunveno** koncize raportis la gvidinto, ke ĉeestis 44 personoj el 11 landoj. Speciale la aŭstra, la franca kaj la hungara sekcioj estas aktivaj. La kunveno proponas viglan kunlaboron kun TEJO. La junularo petas rabaton pri la kongreskotizo por la gejunuloj ĝis 25 jaroj. La prez. respondis, ke la

estraro volos konsideri la lastan peton. Kolego Giessner demandis, ĉu ni povos aranĝi ĉiujn kunvenojn estontece ankaŭ por la junularo. „Ĉu tio estas io por nia sekvonta L.K.K.?" diris la prez. Kol. De Bruyne respondis, ke ankaŭ la belga sekcio havas sian junulargrupon, kiu prizorgos tion.

Pri la **redaktora kunveno** koncize raportis nia redaktoro. La diversaj redaktoroj interesiĝu por la ekstera aspekto de siaj organoj. Ili interkonsilas ĉefe pri la enhavo. Kelkaj de ili havas la kunlaboron de la sekciaj estraranoj, aliaj de redaktora komisiono. Denove la redaktoroj interŝanĝis la adresojn, al kiuj ili forsendos la diversajn landajn organojn. Iu redaktoro demandis, kial en la nederlanda organo oni skribas pri la vojaĝo al la kongresurbo nacilingve kaj ne esperantlingve. Oni petis, ke la sekvonta kongresnumero de LIF ankaŭ enhavu la fakprelegon. La kongresnumero aperos en dika eldono (du en unu) en junio. La sekvonta numero poste estos la oktobra numero. — Kol. Bácskai memorigis la bonegajn raportojn, kiuj aperis en multaj esperantaj gazetoj pri nia 14-a kongreso. Ankaŭ kol. Gimelli laŭdis tion kaj petis daŭrigi tiumaniere. Kol. De Bruyne memorigis la belegan artikolon, aperintan en Heroldo. Kol. Nawrowski sciigis la ĉeestintojn, ke li raportos pri nia 15-a kongreso al la esperanta sekcio de la pola radio. Kol. Ritterspach volonte vidus, ke oni ne aperigu en unu gazeto du artikolojn pri nia kongreso kaj en alia **internacia** nenion pri ĝi. Li rimarkis tion la pasintan jaron. Ke la artikoloj aperu en ĉiu **internacia** gazeto aŭ revuo, ekzemple Dia Regno, Esperanto, Heroldo, Katolika Espero, La Praktiko kaj Sennaciulo. Kol. Barnickel konsilis, ke tia artikolo ankaŭ en neinternacia gazeto, kiu havas grandan nombron da abonantoj, aperu. La prez. respondis kaj petis la kongresanojn, ke kapabluloj en tiuj gazetoj verku bonajn artikolojn pri nia 15-a kongreso.

Pri la **fakprelega kunveno** raportis kol. Giessner. Li diris, ke la Budapeŝta fakprelego entute aperis en la fakorgano de la germana federacia fervojo. Estas dezirinde, ke la nuna prelego aperu en nia organo (LIF). Li anoncis, ke ni en la Brusela kongreso havos du fakprelegojn eble kun vizito al instituto tie.

Pri la **terminara kunveno** raportis kolego Ritterspach. Li diris, ke la propono de la pola sekcio eldoni kompletan fakvortaron ne estas efektivigebla. Pro tio oni jam petis en la kunveno repreni la proponon. La terminardelegitoj akceptis ideon, ke ĉiu sekcio eldonu fakterminareton nacilingvan-esperantan. Tamen ni daŭrigos nian laboron tiel, ke ni en la estonteco povu eldoni fakvortaron. Rekomendinde estas, ke ĉiu sekcio nun aperigu provizoran fakterminaron kun proksimume 2000 terminoj. La prez. petis: „Se iu havos artikolon pri fakterminoj, mi petas ensendi ĝin al nia redaktoro". Li dankis ĉiujn raportintojn pro iliaj raportoj.

LA KONGRESPROPONOJ:

La **unua** (la kotizo restu la sama) estis akceptita. Neniu kontraŭ.

Post tio la prez. enkondukis la **duan proponon,** kiu estis ensendita de la svisa sekcio. La propono enhavas la ŝanĝojn de la artikoloj 8 kaj 9 de nia regularo. Jam en la delegitarkunveno ni starigis komisionon, kiu tuj post tiu kunveno ellaboris la ĝustan tekston de la koncernaj artikoloj. La prez. petis la kongreson, ke unue estu pritraktata art. 8. — Kol. Walder diris pri la novellaborita teksto, ke la frazo „La komitato povas komisii

siajn anojn kaj membrojn per speci-alaj taskoj" ne devas esti en tiu ĉi artikolo. Plue li rimarkis, ke oni tre ofte legas en ĝi la vorton „devas" kaj tre malofte la vorton „povas". La prez.: „Al mi ŝajnas la situacio pro tiu frazo iom nebula; tiel la IFEF-estraro ne bone havus la gvidadon de la federacio en la manoj." Laŭ kol. Walder la frazo estas tute superflua. Li komparis la novan sistemon kun la registarsistemo en diversaj landoj. La prez.: „Imagu, ke ni, estraranoj, renkontus dum la kongreso membrojn, kiuj rakontas: „mi havas taskon, ko-misiita al mi de la komitato." En tiu kazo la estraro ekhavus diversajn surprizojn."

Kol. Giessner konsilis ke la kongreso iom ŝanĝu la unuajn frazojn en art. 8 kaj 10. Eble ni tiel trovos la ĝustan vojon por la finsukceso de la pro-pono. Kol. Labordus havis la saman opinion. La komitato havus tro gran-dan potencon, li diris. La prez. re-prenis la vorton. „Ŝajnas al la estra-ro," diris li, „ke la vorto **„gvidas"** en tiu frazo estas tro granda."

Kol. Labordus, la nederlanda delegito, konsilis aldoni al tiu frazo „en inter-konsento kun la estraro". La prez. resumis tion, kion la parolintoj jam diris pri la fama propono. Li rakontis ankaŭ iom pri la graveco de la novaj artikoloj rilate la nunan regularon, t.e. pri la ceteraj artikoloj, el kiuj unu aŭ pli devos esti ŝanĝataj. Li atentigis la aŭdintojn pri la artikolo 14, en kiu i.a. la voĉdonado estas reguligita. En la kazo, ke la svisa propono estos akceptita, ekzemple ankaŭ tiu art. devos esti reviziata. Ĝis nun ni ne trovis solvon.

La prez. demandis la kongreson, ĉu ili konsentis kun la ideo ekstarigi komisionon por la ellaborado de nova projekta regularo dum la kuranta jaro. Kompreneble post la akcepto de la propono. Kol. Giessner diris, ke la germana sekcio konsentas kun la provizora akcepto de la tri artikoloj. Ankaŭ li volonte vidos, ke tuj poste komisiono estu starigata. Al kol. Walder ŝajnis la longa diskutado teda. En la delegitarkunveno ni jam priparolis la aferon kaj tie oni inter-konsentis kaj ne rimarkis tiujn ĉi ŝanĝojn. Cetere li povis konsenti kun la lastaj parolintoj. Kol. Coyac opiniis, ke la estraro devus labori inter-konsente kun la komitatanoj. Kol. Nawrowski petis tujan decidon. La komitato prenas la decidojn kaj la estraro reprezentas la organizon. „Jes" reprenis la prez. „se la komi-tato enhavus la estraron, tio estus ĝusta!" Kol. Bácskai diris, ke la dis-donita teksto por la tri artikoloj su-fiĉos por unu jaro. Post tio la prez. demandis, ĉu iu estas **kontraŭ la tuta** revizio de la regularo. Kol. Giessner rekomendis, ke oni akceptu la arti-kolojn **kiel** diskutbazon por la venon-ta ŝanĝo de la regularo. Finfine la dua propono estis akceptita. La prez. petis sendi la nomojn de la komita-tanoj al la sekretario. En la sekvonta kunsido ni tiam elektos la komisionon por la revizio. Kol. Labordus volonte vidus, ke ni nun ekstarigu komisio-non. La kongreso akceptis ankaŭ tion. Al tiu komisiono aliĝis ses personoj el diversaj sekcioj. Ili laboros sub la gvidado de kolego Walder.
Sekve ankaŭ la **tria propono** estis akceptita.

Pri la **4-a propono** diris kol. Wrigman, ke ili en Svedio jam antaŭ kelkaj jaroj proponis, ke la nomo de nia federacio estu ŝanĝata en „Internacia Fervojista Esperanto-Federacio". Ni kompreneble konsentas. Ankaŭ kol. Bácskai samopiniis, kaj ankaŭ kol. Geroldinger. Neniu estis kontraŭ. Akceptita.

Pri la **kvina propono** (ankaŭ de la pola sekcio) komentis la pola delegito, ke ili en Pollando ne posedas regu-

laron. La dana delegito demandis, ĉu ĉiu delegito ricevis la stencilitan organizplanon de la dana sekcio. La prez. anoncis, ke ni post la revizio sendos al ĉiu sekcio kelkajn ekzemplerojn de la nova regularo. La prez. petis pro tio la polan delegiton repreni la proponon. La delegito akceptis tion. Do **reprenita.**

La **sesa propono** temis pri la historio de la ekesto kaj evoluo de ĉiu landa fervojista esperantista movado. Ĉiu sekcio ellaboru ĝin kaj sendu ĝin al la IFEF-estraro por ke ni eldonu historion de la IFEF-movado. La prez. tuj invitis nian veteranon, nian ŝatatan amikon Lok prizorgi tion. Nia 2-a sekretario diris, ke li posedas ĉiujn materialojn pri nia movado ekde la jaro 1908-a. En interrilato kun nia kolego Demolliens mi povus ellabori la tutan historion. Pro tio la prez. petis (kaj ankaŭ nun petas!) al ĉiuj sendi iajn materialojn al nia 2-a sekretario, Jan Lok, Orteliusstr. 108-III, Amsterdam-W., Nederlando. Kol. Giessner subtenis la propon.

La germana sekcio nun jam volas mendi la IFEF-historion. Kol. Sekereŝ: „Ĉu estas eble starigi ankaŭ malgrandan komisionon por la ellaborado de la materialoj antaŭmilitaj kaj postmilitaj? En la Rijeka kongreslibro oni povas legi 2/3-onan parton de la jugoslava historio. Ni kolektos plian materialon antaŭ la 16-a kongreso en Bruselo", li anoncis. Kol. De Bruyne diris, ke la belga sekcio intencas prepari la BEFA historion, por ke ĝi aperu en la sekvonta kongreslibro. Kol. Barnickel petis la prezidanton atenti la formatojn de la diversaj ensendotaj verkoj. La prez. respondis, ke ni uzos la ellaboritan materialon kaj kompilos mem la eldonon. Ankaŭ kol. Csóra estis entuziasma. Li promesis sendi materialon. En sia finkonkludo la prez. ripetis sian alvokon sendi materialon. La propono estis akceptita.

La **sepa propono** temis pri la fakvortaro de fervojaj terminoj. Ĉar ĝi estas fakte nur por kompetentulo sur tiu tereno, ni ne pritraktis la proponon en la kunsido. Ĝi jam detale estis priparolita en la delegitarkunveno kaj en la nuna tempo ne ankoraŭ efektivigebla (vidu la raporton pri la term. kunveno). Malakceptita.

Ni do venis al la sepa punkto: **La estrarelekto.** La prez. anoncis, ke ni trovis kandidaton por la funkcio de redaktoro. La nova kandidato loĝas en Amsterdamo; tio estas grava punkto pro la kontakto inter estraranoj.

Sed fakte ni tamen nur estos 4-ope, ĉar nia kolego Lok intencas malaperi el nia rondo. La prez. demandis, ĉu estas aliaj kandidatoj por estrarfunkcioj. Kol. Greutert: „Ĉar vi estos 4-ope, mi denove petas amikon Lok, ke li ankoraŭ unu jaron restu en la estraro." La prez.: (rigardante al nia 2-a sekretario): „Sed vi volas fini la sekretarian laboron nun aŭ ĉu eble...? Nia kolego Lok ekstaris kaj kortuŝite parolis pri sia 4-jara laboro en nia movado antaŭ la milito. Post la milito kelkaj fidelaj kamaradoj de antaŭe kaj li uzis la unuajn jarojn por restarigi nian movadon. Kun entuziasmo li plenumis ĝis la jaro 1961 la sekretariecon de la federacio. 65-jara li nun estas. Tio estas tempo eliri el la estraro. „Tio ne signifas, ke mi restos **ekster** la movado, sed ne plu funkcios kiel dua sekretario. Tiun taskon mi nun lasas al juna forto."

Kol. Walder ŝatas, ke nia veterano dum tiu ĉi grava, por la federacio tiel decida jaro akceptu almenaŭ dum unu jaro la funkcion de 2-a sekretario. Kol. Giessner substrekis tiujn vortojn kaj aldonis, ke amiko Lok eble povos esti en la estraro kiel konsilanto. Kol. Ritterspach memorigis ĉiujn ĉeestantojn, ke la estraro laŭ la regularo ekzistu el minimume 5 personoj. Kol. Lok respondis, ke li jam skribis, ke li

ne estos reelektebla. Kvankam tio por li estis malfacila, li volas akcepti, ke li estu asesoro en la estraro. (Aplaŭdo de la kongreso!) La prez. sekve proponis al la kongreso, ke la estraro ekzistu el: De Jong, prezidanto, Poptie, 1-a sekretario, Oosterwijk, kasisto, Burgler, redaktoro kaj Lok, asesoro. La kongreso akceptis. La prez. turnis sin al nia eksredaktoro por danki lin por la multa laboro, kiun li faris por nia movado. Kolego Hoen ricevis donacon (kompletan teservicon). La foriranta redaktoro rakontis, ke li dum sia 5-jara redaktora laboro ne rajtis plendi pri bona kunlaboro kun ĉiu. Li dankis la kongreson pro ĉio. La svisa delegito rekomendis, ke kolego Hoen estu honora membro de IFEF. La prez. klarigis la malpraktikan valoron de la vorto „honora membro" koncerne al la sekcioj. Sed ĝi estas en la regularo, diris kelkaj voĉoj en la salono.

Kol. Gimelli laŭdis la grandan laboron de Hoen. Kol. Walder petis la kongreson aprobi la elekton de tiu ĉi samideano kiel honoran membron. La kongreso kaj Hoen akceptis tion.

Venis la **oka punkto** de la tagordo: La elekto de konflikta komitato. Ĝi restas la sama kiel antaŭe.

La kaskontrola komitato nun havas la jenajn anojn: La kolegojn Moerman, Van Leeuwen kaj Vermaak.

Punkto 9: Kiel kongresloko en 1964 estis elektita la belga ĉefurbo Bruselo.

Kol. De Bruyne de la belga sekcio rakontis, ke ili jam akiris senpagajn instalaĵojn de la fervoja kompanio.

Ankaŭ ili ricevos subvencion. Li alvokis la kongresanojn veni multnombre al Bruselo. La norvega delegito, Per Johan Krogstie, invitis la ĉeestantojn en 1965 veni al Hamar, kiu urbo estos en tiu jaro verŝajne nia kongresloko. La urbo Hamar situas 126 kilometrojn norde de Oslo. Ĝi estos taŭga kongresurbo pro la fakto, ke ekzistas tie sufiĉe da hoteloj kaj granda kongreshalo. La prez. dankis ambaŭ parolintojn. Ni fiksu la daton por la Hamara kongreso poste interkonsente.

En la **resumo** de la kongresdecidoj la prez. i.a. menciis la ĵus starigitan komisionon por la ellaborado de nia nova regularo. Ke ĝia laboro estu fruktedona! El la sep proponoj kvin estis akceptitaj, unu malakceptita kaj unu reprenita. Plue ni promesis al la kongreso, ke ni sendos petojn al la diversaj fervojaj direkcioj, ke ili liberigu la komitatanojn por niaj kongrestagoj. La prez. petis la belgan sekcion, ke ni disponigu pri sonbendo dum nia sekvonta kongreso.

En la **libera diskutado** dankis kolego Burgler, nia nova redaktoro, la kongreson pro la elekto. Kol. Nawrowski petis la L.K.K. sendi plian kongreslibron por la kolektaĵo de la pola sekcio. Kol. Geroldinger anoncis, ke ankoraŭ I.F.E.F. insignoj estas haveblaj ĉe li. Kol. Sekereŝ anoncas, ke en la estonto ekzistos kampadejo (tendaro) por fervojistoj internaciaj en Jugoslavio. Kol. Csóra: La 14-a kongreslibro estas ankoraŭ havebla en Budapeŝto. En sia ferma parolado la prezidanto instigis la ĉeestantojn, ke ĉiu kunportu aliajn kongresanojn al niaj laborkunsidoj. Pro la fakto, ke la salono preskaŭ estis plena, li jam ĝojis. Sed en la Brusela salono ni ŝatas vidi pli da gekolegoj, tiom multe kiom la salono tie povos enhavi.

Ĝis la revido en Bruselo diras

Johano P.
Sekretario

Raporto pri la kunveno de la TERMINARA KOMITATO

La Terminara Komitato kunvenis mardon, la 14an de majo 1963 en flanka salono de la kongresejo. La kunsido daŭris 2½ horojn, partoprenis krom la kunlaborantoj el Danlando, Francio, Germanio (la gvidanto), Hispanio, Hungario, Italio, Jugoslavio, Nederlando, Pollando, Svedio kaj Svislando, pluraj gastoj diverslandaj, inter ili la prezidanto de IFEF.

En sia raporto la **gvidanto** petis senkulpigon, ke pro profesia troŝarĝo li ne povis plenumi la kongresdecidon pasintjaran koncerne la referenduman diskutadon pri dubaj terminoj. Ankaŭ esenca progresigo de la terminara laboro dum la pasinto jaro ne estis ebla al li.

Konsiderante tiujn cirkonstancojn li cedis al la petoj de la GEFA-estraro, kompili kiel germana komisiito por terminara laboro **Fervojan Terminareton** enhavanta nur la plej gravajn fakterminojn. Kvankam tia eldonajo en Budapeŝto pasintjare ne trovis la subtenon de la Terminara Komitato.

La **landaj kunlaborantoj** laŭ la vico de siaj sidlokoj raportis resume jenon: **Nederlando** aprobas kun ĝojo la planon eldoni en ĉiuj landoj reduktitan terminareton. **Jugoslavio** en sia organo daŭrigos la publikigon de fakterminoj aperantaj en la artikoloj de la koncerna numero. Cetere la transiro de la terminara centro el Beogrado al Novi Sad donas pli bonan perspektivon. En **Danlando** post periodo de stagnado la kondiĉoj por kunlaboro pliboniĝis. Oni konsentas pri eldono de terminaro kun reduktita amplekso. En **Svedio** oni ne faris progreson. Oni tie atendas la agadon de la „grandaj landoj". En **Francio** s-roj Blondeaux kaj Broise daŭrigas la reviziadon de la ŝanĝproponoj kaj kritikoj, kompilitaj de la TK-gvidanto. Krome s-ro Blondeaux avertas, ke por kompilado de provizora terminareto oni devus nun publikigi terminoradikojn, kiuj post eble unu aŭ du jaroj montriĝos netrafaj, pro konsidero de ĉiuj derivaj kaj kunmetitaj formoj ekzistantaj pri la koncerna radiko. **Italio** substrekas la gravecon eldoni nun baldaŭ terminareton por ĉiuj membroj kaj eĉ por nefervojistoj.

Hispanio plendas, ke multaj terminoj por ili ne estas kompreneblaj. Ili preferus eldonon de terminareto subdividita laŭ fervojaj fakoj. En **Pollando** oni jam kolektis terminojn dum legado de fakaj artikoloj, sed publikigis nenion ĝis nun. Urĝe necesas la eldono de terminareto, eĉ se la tradukoj estas provizoraj kaj poste ŝanĝotaj. La UIC-kodnumeroj ebligu al la diverslandaj kunlaborantoj la komparadon. Apud aŭ post la laboroj pri la terminareto oni daŭrigu la klopodojn iam eldoni la kompletan UIC-terminaron en Esperanto. Ankaŭ **Svislando** deziras la uzon de la kodnumeroj en la provizora terminareto. La reviziadon de komercfakaj terminoj daŭrigos s-ro Bipp, kies salutojn transdonis s-ro Sekereŝ. **Hungario** raportis skribe. Oni ankaŭ tie estas preta prepari poŝformatan terminareton.

En la **ĝenerala diskutado** montriĝis, ke la deziro por eldono de provizora terminareto naskiĝis diverslande sendepende, kaj ke ankaŭ la kongrespropono numero 7 (de Pollando) celas tion. Pro la fakto, ke por decido pri tiu kongrespropono sole la Terminara Komitato estas kompetenta, la delegito de Pollando konsentis repreni sian kongresproponon n-ro 7 dum la laborkunsido, por ke la kunveno de TK povu pri ĝi decidi. Post modifo de la teksto la TK kun ĉiuj voĉoj akceptis jenan proponon:

> **Pro ne-apero en la proksimaj jaroj de la kompleta fakvortaro, la Terminara Komitato de IFEF kompilu fervojan terminareton eldonotan de la landaj sekcioj.**

Plia diskutado koncernis la praktikan realigon de tiu decido, precipe la kontroladon kaj reviziadon de la tradukoj diverslande.

Ritterspach

RAPORTO PRI LA REDAKTORA KUNVENO

La IFEF-redaktoro kolego Hoen malfermis la kunvenon per jenaj vortoj:

„La redaktoroj estas gravaj funkciuloj en la landaj sekcioj. Oni (la legantoj) opinias logike ke la organo ĉiufoje estu plene presita, kaj ke la artikoloj estu variaj kaj interesaj.

Kutime ili ne pensas kiel la redaktoro faras tion. La afero tamen ne estas tiel simpla. Ofte la redaktoro ne scias de kie li prenu manuskriptojn, kaj finfine li mem tradukas artikolojn el naciaj gazetoj, aŭ transprenas el la organoj de aliaj IFEF-sekcioj.

Por priparoli tiajn malfaciljojn kaj interŝanĝi spertojn, ni estas ĉi tie".

Pri la „Internacia Fervojisto" la prezidanto diris la jenon:

„En la pasinta jaro ni eldonis ok numerojn. Kvankam L.I.F. estas dumonata organo, mi aperigis ĝin en la unuaj kvar monatoj de la jaro ĉiumonate, por ke la L.K.K. en Budapeŝto havu sufiĉe da okazo informi la kongresontojn. La sekvinta numero estis la postkongresa, kiu ampleksis 20 paĝojn, ĉar en ĝi ni publikigis ĉiujn kongresraportojn, protokolojn kaj la fakprelegon. En la nuna jaro mi ne eldonis ekstrajn numerojn. Unue pro tio ke la L.K.K. en Stoke ne bezonis tion, kaj due ĉar tio fariĝus tro multekosta. La prezo por unu numero estas, inkluzive kliŝojn kaj afrankon, 600 guldenoj.

Sesfoje jare L.I.F. eldoniĝas, kio do postulas 3600 guldenojn.

Ni havas entute 2500 membrojn. Se ili akurate pagas la kotizon de 1,50 jare, ni ricevas 3750 guldenojn. Restas do por la aliaj organizaj aferoj 150 guldenoj. Ni do devas esti ŝparemaj.

La alsendo de artikoloj por L.I.F. estas kontentiga. Ĉiam la 12 paĝoj estis plenpresitaj. Bedaŭrinde la artikoloj preskaŭ ĉiuj estas tradukaĵoj; mankas originalaj kontribuaĵoj. L.I..F. apartenas al ni ĉiuj, do ni ĉiuj ankaŭ zorgu ke ĝi fariĝas interesa kaj originala".

Sekvis la raportado de la landaj redaktoroj pri la kompilado de siaj gazetoj. Montriĝis ke preskaŭ ĉiuj baraktis kun la samaj malfacilaĵoj: manko je kunlaboro. Nur kelkaj landoj, inter kiuj Hungario kaj Jugoslavio, faras rimarkindan escepton, ĉar tie la membroj de temp' al tempo ankaŭ sendas artikolojn. Krome ili havas redaktoran komitaton, pro kio ili do povas dividi la taskojn.

Kelkaj ricevas monan subvencion flanke de la fervojaj direkcioj, aliaj materian subvencion. Denove aŭdiĝis la peto ke oni reciproke sendu la gazetojn al la ĝustaj adresoj, kiuj estas menciitaj sur la gazetoj.

En la organo de FERN, Nederland, la vojaĝgvidanto s-ro Van Leeuwen ĉiujare verkas allogan priskribon pri la venonta kongreslando. Ĝi estas en la nederlanda lingvo, por ke ankaŭ la komencantoj kaj la familianoj povu ĝin legi.

Iu el la kolegoj demandis ĉu s-ro Van Leeuwen ne bonvolas verki ĝin Esperantlingve por tiuj, kiuj ĝin deziras havi.

Ankaŭ estis priparolata la IFEF-organo la „Internacia Fervojisto". La pres- kaj sendkostoj estas tre altaj kaj pro tio ni ne povas aldoni ekstrajn numerojn, kaj ankaŭ ne enpresigi tro longajn artikolojn.

La postkongresa numero enhavos tamen la kompletan fakprelegon kaj ĉiujn protokolojn. Ĝi do fariĝos sufiĉe ampleksa, kaj por iom redukti la kostojn, tiu numero validos por du. La postvenonta numero estos la oktobra.

Montriĝis ke por diversaj sekcioj estas oportune aperigi L.I.F. unu semajnon pli frue ol nun.

H. Hoen

RAPORTO

pri la Junulara Kunveno de la 15- IFEF Kongreso

En la kadro de la 15-a Internacia Fervojista Esperanto-Kongreso la 15-an de majo 1963 oni aranĝis la Junularan Kunvenon. Ĉeestis 44 gejunuloj el 11 landoj. La partoprenantoj aŭskultis la raporton de la junulara gvidanto de IFEF D-ro Imre FERENCZY pri la farita laboro post la 14-a IFEF-Kongreso. En Francujo, Hungarujo, Aŭstrujo kaj en Pollando vigle laboris la IFEF-Sekcioj por organizi la junularan movadon. D-ro Ferenczy laŭdis la junulojn de urbo Linz (Aŭstrujo), la gvidantinon de la francaj gejunuloj F-inon Arlette Bole, kiuj agadis tre entuziasme en la intereso de la junularo.
La ĝisnuna laboro estis nur eksperimento. Oni devas daŭrigi la agadon junularan de IFEF. La junaj kolegoj el diversaj landoj donis al la gvidanto tre interesajn konsilojn, praktikajn proponojn. La polaj gekolegoj proponis starigon de internacia junulara korespondservo. La francaj gejunuloj proponas organizi internacian skisemajnon por la vintro 1963/64.
Post la raporto okazis la alparoloj. S-ano Johann GEROLDINGER parolis pri la eblecoj de la aranĝo de skisemajno.
F-ino Arlette BOLE akceptis la taskon por organizi la internacian korespondservon.
Inter pluaj alparolintoj oni devas mencii la alparolon de Ŝimono CSÓRA, kvankam li ne plu apartenas al la junaĝuloj, tamen li ege entuziasmigis la ĉeestantojn por la plua agado, por la perfektigo de la lingvo Esperanto.
Post la alparoloj la partoprenantoj akceptis la jenan rezolucion:
„Ni, la partoprenantoj de la Junulara Kunveno de la 15-a IFEF-Kongreso pridiskutis la raporton de la junulara gvidanto pri la farita laboro. Ni konstatis, ke post la 14-a IFEF-Kongreso okazinta en Budapeŝt kreskis la aktiveco de la junularo. Precipe la franca, aŭstra, pola kaj hungara IFEF-sekcioj laboris tre aktive.
Estus dezirinde ankaŭ en aliaj landoj organizi la junularan movadon inter la fervojistoj. Por disvastigi la junularan agadon oni devas kontaktiĝi kun la diverslandaj IFEF-sekcioj pere de vasta korespondado, konkursoj, reciprokaj vizitadoj. Ni proponas al la Estraro de IFEF, ke la venontjara Kongreso pritraktu kaj decidu pri la organiza formo de la junularo en la kadro de IFEF, kiam ankaŭ en aliaj landoj oni komencos viglan junularan aktivecon. — Ni proponas pli efikan kunlaboron kun la Estraro de TEJO kaj kun aliaj junularaj esperantaj-organizaĵoj."
Fine d-ro Imre FERENCZY transdonis donacojn al la reprezentantoj de 11 landoj. F-ino Arlette BOLE dankis la laboron kaj ĉeeston de la gejunuloj kaj fermis la kunvenon.
La 16-an de majo oni aranĝis la distran vesperon por la junularo en la „Harold Clowes Community Hall". Ĉi tie okazis ankaŭ la demonstrado de dancoj. La partoprenantaj gejunuloj bone amuziĝis dum la distra vespero, kie Kavaliro Harold Clowes, unu el la patronoj gastigis la gejunulojn.
Laŭ la propono de la prezidanto de IFEF K. de JONG, la Estraro de IFEF denove komisiis D-ron Imre FERENCZY por gvidi la junularan laboron de IFEF ĝis la venontjara IFEF-Kongreso. I. F.

Fakprelego dum la 15a IFEF-Kongreso en Stoke-on-Trent

Britujo (16a de Majo, 1963)

Nunaj kaj estontaj rilatoj inter la Britaj Fervojoj kaj la Kontinento.

Teksto angle verkita de S - ro S. J. Pickard.

La titolo de ĉi tiu prelego ne nepre postulas trakti la historion de la transmaraj servoj nun funkciigataj de la Britaj Fervojoj inter Granda Britujo kaj la Kontinento de Eŭropo. Sufiĉas diri, ke la plimulto el la nunaj servoj estis postlasitaj de la antaŭaj fervojaj kompanioj. Dum la cent jaroj antaŭ la naciigo de la Britaj Fervojoj, okazinta antaŭ nur 15 jaroj, en mil naŭcent kvardek-ok, la fervojaj kompanioj provis establi transmarajn servojn kiel plilongigojn de siaj fervojaj linioj, sed, ĉar ili estis laŭleĝaj kompanioj kun limigitaj povoj, oni devis havigi parlamentan aprobon por la servoj, kiujn ili deziris funkciigi.

La servoj tiel postlasitaj al la Britaj Fervojoj — pli poste modifitaj kaj suplementitaj por plenumi la bezonojn de la moderna trafiko, precipe rilate al la provizo de en-kaj-elŝipigaj servoj por kamionoj kaj akompanataj aŭtomobiloj, kiuj estos priparolataj pli poste — estas tiuj, kiuj estas funkciigataj nuntempe. La Britaj Fervojoj estas en preskaŭ la sama pozicio kiel la antaŭaj fervojaj kompanioj kaj devus havigi aprobon, se ili volus ekfunkciigi novajn liniojn. Ne necesas diri, ke en la nuna tempo de fortega konkurenco ne nur flanke de aliaj transportiloj, sed de aliaj transmaraj kompanioj, kiuj funkcias inter Granda Britujo kaj la Kontinento, ne ekzistas grandaj eblecoj por enkonduki novajn servojn inter havenoj ne jam inkluzivitaj en la rajtoj de la Britaj Fervojoj.

La servoj nuntempe funkciigataj de la Britaj Fervojoj povas esti dividataj laŭ kvar ĉefaj servospecoj, kvankam ofte pli ol unu speco estas funkciigata sur la sama linio. La kvar ĉefaj servospecoj estas la jenaj:—

1. **Konvencia Pasaĝera servo,**
2. **Servo por akompanataj aŭtomobiloj,**
3. **Konvencia frajto-kaj-kontenero*-servo,**
4. **Vagonprama servo, kiu ankaŭ ofertas spacon por kamionoj.**

Mi nun provos doni al vi detalojn pri la linioj, laŭ kiuj ni funkciigas ĉiun specon de servo, kune kun ia detala informo pri ĉiu linio.

1. Konvencia pasaĝera servo

Pro sia geografia situo, la Suda Regiono de la Britaj Fervojoj estas la plej grava funkciiganto de konvencia pasaĝera servo, kies ĉefa postulo estas la plej mallonga martransirejo, por kunligi per rapidaj fervojaj servoj la finstaciojn ĉe ambaŭ flankoj de la Angla Markolo. La mallonga martransiro estas aparte grava en la ĉefa feria sezono, kiam tre granda nombro da pasaĝeroj devas esti transportataj per la disponeblaj ŝipoj. La problemo de la ĉefsezonoj estas, ke ili okazas dum nur malmultaj semajnoj de la jaro, kaj ne estas ekonomie provizi multekostajn ŝipojn (la nuna kapitala kosto de moderna trans-mara pasaĝera ŝipo estas ĉirkaŭ du milionoj da britaj pundoj) aparte por la ĉefsezonoj, ĉar tiuj ŝipoj estus utiligataj nur dum tro mallonga periodo de la jaro. La amplekso de la problemo povas esti montrata per la fakto, ke dum kvar semajnoj en oktobro 1961 la nombro de pasaĝeroj transportitaj trans la sudregionaj mallongaj marvojoj estis 53 mil, sed dum kvar semajnoj en julio/aŭgusto 1962 la nombro estis 423 mil.

La mallongaj marvojoj funkciigataj de la Suda Regiono de la Britaj Fervojoj kune kun la Nacia Societo de Francaj Fervojoj estas de Dovro (Dover) aŭ Folkestone sur la angla flanko de la Dovro-Kaleza pasejo al Kalezo (Calais) aŭ Bulonjo (Boulogne) sur la franca flanko. Estas kvin ŝipoj uzataj por ĉi tiuj servoj kaj per rapideco de ĉirkaŭ 22 nodoj la transiro daŭras 80 minutojn al Kalezo kaj 90 minutojn al Bulonjo.

Okcidente laŭ la Angla Markolo estas la linio Novhaveno (Newhaven)-Diepo (Dieppe), kiun komune funkciigas la Britaj kaj Francaj Fervojoj per aro de kvar ŝipoj, kiuj per rapideco de 25 nodoj faras la transiron en tri horoj kaj kvarono. Ĉi tiu servo, kvankam bone utiligata por feria trafiko en la somero, ne estus ekonomia en la vintro kaj sekve ne funkcias de komenco de novembro ĝis fino de marto ĉiujare.

* **Kontenero:** Ujo por frajto kiu estas transportebla sur fervoja aŭ ŝosea veturilo.

Pli okcidente, de la granda haveno Southampton, nokta servo al Havro (Le Havre) funkcias dum la tuta jaro, kutime trifoje dum ĉiu semajno en la somero, dufoje semajne en la vintro, kaj nokta servo al Sankta Malo (St. Malo) funkcias du- au trifoje semajne nur en somero. La servoj al la Normandaj Insuloj, kiuj antaŭe funkciis de Southampton, nun translokiĝis al Weymouth. Sed ĉar la servoj al la Normandaj Insuloj ne estas inkluzivitaj en ĉi tiu prelego, mi ne plu aludos ilin.

La Orienta Regiono de la Britaj Fervojoj funkciigas noktan servon dum la tuta jaro de Harwich al Hoek van Holland. Ĉi tiu servo estas tre ŝatata de komercistoj vizitantaj Nederlandon, Belgujon kaj Germanujon, ĉar ĝi provizas tre komfortan dumnoktan vojaĝon kaj ĝi estas bone utiligata dum la tuta jaro. Tri ŝipoj estas uzataj en la servo, kaj per rapideco de ĉirkaŭ 22 nodoj la transiro daŭras proksimume sep horojn.

La konkurenco por la konvencia pasaĝera servo estas intensa, precipe de aerkompanioj. La avantaĝoj de aervojaĝo por pasaĝera trafiko estas evidentaj, kaj la lastatempa kresko en kombinitaj vojaĝoj uzantaj luitajn flugmaŝinojn, estas konsiderinda faktoro en la formo de pasaĝera vojaĝado inter Granda Britujo kaj la Kontinento. Aliflanke la ĝenerala pliboniĝo de vivkondiĉoj donis al pli da homoj la eblecon, pasigi libertempon en aliaj landoj kaj la pasaĝera servo, funkciigata de la Britaj Fervojoj prenis sian parton el ĉi tiu nova trafiko. Tion oni povas montri per jena statistiko pri transportado de pasaĝeroj pere de la kontinentaj servoj de la Britaj Fervojoj:—

1938 — 1,737,000 pasaĝeroj
1951 — 1,998,000 „
1961 — 3,082,000 „

Ĉi tiuj ciferoj montras pli bone ol vortoj, ke ankoraŭ estos estonteco por konvenciaj pasaĝeraj ŝipoj en la servoj inter Granda Britujo kaj la Kontinento.

2. Servo por akompanataj aŭtomobiloj

Eble la plej elstara ero en la vojaĝbildo de nia epoko estas la rapida kresko en la nombro de privataj veturiloj por transporto de personoj. La el tio rezultantaj postuloj koncerne la transmaran ŝiptransporton estis intensigitaj tial, ĉar la homoj ĝenerale alkutimiĝis ferii kaj pro la malrigoriĝo de monkontroloj kaj doganprocedoj, ekzemple pro la forigo de la paskarta sistemo por privataj aŭtomobiloj en multaj eŭropaj landoj. En la lastaj jaroj ĉiuj perŝipaj vojoj inter Granda Britujo kaj la Kontinento spertis konsiderindan kreskon en trafiko de akompanataj aŭtomobiloj. Tamen en ĉiuj servoj, pri kiuj mi parolis sub „Konvencia Pasaĝera Servo" necesas, ke la aŭtomobiloj enŝipiĝas kaj elŝipiĝas pere de arganoj. Ĉi tio kaŭzas prokrastojn, pliigas la danĝeron de difektiĝo kaj la riskon, ke ne povas enŝipiĝi ĉiuj aŭtomobiloj, kiuj devas esti transportataj. La plej bona maniero por transporti akompanatajn aŭtomobilojn estas, provizi ŝipojn kaj marbordajn instalajojn tiel, ke la aŭtomobiloj povu ruliĝi en kaj el la ŝipoj.

Rilate al Granda Britujo, la trafiko por akompanataj aŭtomobiloj al la kontinento plejparte koncentriĝas en la haveno Dovro, kie la dovra havenkomisiono povis liberigi spacon en sia orienta haveno por la konstruo de aŭtomobila pramhaveno, kiu estis kompletigita en la jaro 1953. Tiu pramhaveno konsistas el du ŝiplokoj kun en-kaj-elveturaj instalaĵoj, doganejo de kovrita areo de 50,000 kvadrataj futoj (tio estas 4500 m²), akceptejo kaj aŭtomobilejoj por la akcepto kaj kunordigo de trafiko. En 1938, la nombro da akompanataj aŭtomobiloj pasintaj tra la haveno de Dovro estis 31,000; en la lasta jaro ĝi estis 372 mil.

La servo por akompanataj aŭtomobiloj funkciigata el la haveno Dovro ne estas sole tiu de la Britaj Fervojoj. La belga ŝiparo funkciigas servon al Ostende pri aŭtomobilaj pramoj, la S.N.C.F. funkciigas unu pramon al Kalezo kaj krome privata firmo funkciigas unu pramon al Kalezo. La servo de la Britaj Fervojoj funkcias al Bulonjo per du ŝipoj, nome, la „Lord Warden" konstruita en 1952, kiu havas spacon por 120 aŭtomobiloj, kaj la „Maid of Kent", konstruita en 1958, kiu havas spacon por 180 aŭtomobiloj.

Eble estus interese mencii kelkajn el la karakterizaĵoj de la plej nova aŭtomobila pramo de la Britaj Fervojoj, la „Maid of Kent". Necesis inventi ekipaĵojn kiuj ebligis lokigon de pli granda nombro da veturiloj ol antaŭe, sed, pro la limigo de la akcept-kapacito de la havenoj kaj de la finstacioj, ĉi tio devis efektiviĝi sen iu konsiderinda pligrandiĝo de la dimensioj kaj enakviĝo de la ŝipo.

Tial ekestis la ideo de mezetaĝa ferdeko, kiu ebligis la lokigon de veturiloj sur du niveloj tra konsiderinda longeco de la ŝipo, sed kun spaco malantaŭe por pli altaj veturiloj, ekzemple aŭtobusoj kaj dormaŭtomobiloj. Oni atingas la mezetaĝan ferdekon pere de deklivejo interne

de la ŝipo. La „Maid of Kent" kapablas rapidi je preskaŭ 21 nodoj kaj povas enteni 1.000 pasaĝerojn, por kiuj publikaj ĉambroj (inkluzive de restoracio, trinkejo kaj memserva bufedo) kaj limigita nombro da kajutoj estas provizitaj. Por konstantigi la horaron dum tagoj de densa trafiko, rapida manovrado en la havenoj kaj ties ĉirkaŭaĵo estas nepre necesa, kaj la „Maid of Kent" havas malantaŭe ĉe la poŭpo, ĝemelajn helicojn kaj du direktilojn, kaj antaŭe ĉe la pruo, kromdirektilon kaj flankpuŝilon.

Dum tre okupata tago en la somero ĉe la dovra aŭtomobila pram-finstacio okazas 19 ekvojaĝoj kaj sama nombro da alvenoj. La nombro de veturiloj transportitaj proksimiĝas al 4.000, kaj la organizado de ĉi tiu vasta movado inter bordo kaj ŝipo kaj inverse postulas zorgan kaj sciencan studadon, diligentan kontroladon kaj profundan interkomprenon kaj kunlaboradon inter ĉiuj koncernuloj. La tasko ne nur estas reguligi la trafikon al kaj de la ŝipoj de la kvar funkci-kompanioj, kiuj servas tri kontinentajn havenojn, sed ankaŭ konformigi ĉi tiun trafikon kun la diversaj postuloj rilate al la dogana ekzamenado de veturiloj kaj pakaĵoj, inspektado de pasportoj kaj la kontrolo de biletoj por pasaĝeroj kaj veturiloj. Samtempe necesas eviti konflikton inter en-kaj elŝipiĝoj kaj havi, se eble, kompenstempon pro eventuala malfruiĝo de ŝipoj surmare, kiu estas kelkfoje neevitebla en la tre frekventata maro de la Dovro-Kaleza Pasejo kun ĝiaj variaj kondiĉoj de vento, videbleco kaj trafiko.

3. Konvencia frajto-kaj-kontenero-servo

Sub la nomo „Konvencia servo por frajto" estas komprenata servo, kiu koncernas transportojn, alvenantajn al la haveno per fervojaj vagonoj aŭ en kamionoj, kaj kiuj devas esti transŝarĝataj helpe de arganoj aŭ levmaŝinoj en la holdon de la ŝipo kaj eligitaj per similaj iloj sur relan aŭ ŝosean veturilon post la ŝip-vojaĝo. Tiaj trafikoj inkluzivas enkestigitajn ĝeneralajn varojn, vinon en boteloj aŭ bareloj, fruktojn kaj legomojn nepakitajn aŭ en kestoj, lanon en pakaĵoj, ktp.

Kvankam ankoraŭ restas granda kvanto da tia trafiko inter Granda Britujo kaj la Kontinento, la moderna tendenco estas, eviti transŝarĝadon pro la esenca risko de perdo, difekto kaj ŝteleto. Tio okazas pere de konteneroj, kiuj ankaŭ ebligas la malpliigon de pakmaterialo kaj sekve malpliigon de kostoj por fabrikistoj kaj eksportistoj.

Antaŭe frajtŝipoj estis konstruitaj por transporti ĝeneralan frajton en siaj holdoj kaj ilia kapacito por konteneroj estas limigita al la nombro kiu povas esti sendanĝere stivata sur la ferdeko. Ĉar la trafiko en konteneroj inter Granda Britujo kaj la Kontinento kreskas, la tendenco estas, konstrui novajn frajtŝipojn kun grandaj ferdekpordoj kaj neobstrukcitaj holdoj, por ke ili bone taŭgu por la transportado de konteneroj aŭ de frajto sur plataĵoj, tielnomataj „paledoj".

La Britaj Fervojoj sekvis ĉi tiun modernan evoluiĝon kaj anstataŭis kadukajn frajtŝipojn per ŝipoj de la nova tipo, sed kompreneble kelkaj servoj ankoraŭ funkcias per ŝipoj de la malnova tipo, kiuj ankoraŭ ne atingis la finon de sia ekonomia vivo. Finfine, tamen, ĉiuj servoj funkcios per ŝipoj konceptataj por transporti la maksimuman nombron da konteneroj, kaj sur la ferdeko kaj en la holdo.

La frajto-servoj funkciigataj de la Britaj Fervojoj estas en la Suda Regiono inter Novhaveno kaj Diepo (kune kun la S.N.C.F.) kaj inter Folkestone kaj Bulonjo. La Orienta Regiono havas du modernajn kontenero-ŝipojn, konstruitajn en 1958 kaj 1959, veturantaj de Harwich al Antverpeno aŭ Roterdamo. Krome, la pasaĝeraj ŝipoj kiuj trafikas de Southampton al Havro kaj al Sankta Malo kaj de Harwich al Hoek van Holland, ankaŭ portas frajton.

Ekzistas unu plia brita fervoja frajtservo, funkcianta inter Goole kaj Kopenhago. Du modernaj ŝipoj estas uzataj sur ĉi tiu vojo, kaj ili havas malvarmigeblajn holdojn, kiuj precipe servas por la importado de danaj ŝinko, butero kaj biero.

4. Vagon-pramaj Servoj

Vagon-pramaj servoj funkciis en diversaj partoj de la mondo multajn jarojn antaŭ ol ili estis enkondukitaj en la Norda Maro aŭ Angla Markolo. Estas kelkaj kialoj por la iom malfrua akcepto de ĉi tiu maniero de transporto. Unue, politikaj kaj ekonomiaj faktoroj kaj la necerteco pri la submara tunel-projekto malhelpis la planitan efektivigon de mallonga martransporto dum preskaŭ cent jaroj. Due, la tajda vario ĉirkaŭ la marbordo de Granda Britujo estas konsiderinde pli granda ol tiu de multaj maroj, en kiuj pramoj funkcias, ekzemple la Balta Maro kaj la Mediteraneo.

La afero de tajda vario havas grandan signifon en la evoluo de ĉiu pramvojo. Por rapideco kaj facila haven-manovrado — precipe kun relaj aŭ pezaj veturiloj — necesas uzi malantaŭan ŝarĝadon kaj malŝarĝadon, kaj konsideri la maksimume permeseblan deklivon (kaj ankaŭ ŝanĝon de dekliveco) en la ligo inter ŝipo kaj tero.

Ĉi tiuj konsideroj decidas la lokon de la pram-stacioj. Evidente ili devas situi en relative kvieta akvo, se ne, la kunligo inter la ŝipo kaj bordo ne povas esti firmigata; sed, kondiĉe ke oni atentas ĉi tiun ĉefan kondiĉon, estas tamen kelkaj elekteblecoj:

Unue, oni pene povas konstrui speciale enfermitan dokon. En ĉi tiu formo de haveno, kiu estis necesa ĉe Dovro por la vagon-pramo, oni profitas la avantaĝon de ekskluziva okupado, mallongan kaj ebenan ligilon, sed la kostoj estas altaj.

Due, estas eble konstrui la stacion sur loko en jam ekzistanta fermita doksistemo, kie kutime estas malgranda vario de la akvonivelo. Ĉi tio estas multe pli malmultekosta, sed la pramservo suferas je prokrastoj okazantaj pro veturo tra la haveno. Ĉi tiu maniero estas praktikita en Dunkirko (Dunkerque), la kontinenta finstacio por la dovra vagon-prama servo.

Trie, en kelkaj havenoj estas eble elekti relative ŝirmitan areon de akvo malferma al la maro, kaj konstrui stacion kun ligilo (aŭ ponto) sufiĉe longa por havigi laboreblan deklivon sub ĉiuj normalaj tajdaj kondiĉoj. Ĉi tio estas la solvo adoptita ĉe ambaŭ finaĵoj de la vagon-prama servo inter Harwich kaj Zeebrugge. Ĉi tiu vojo estis malfermita en 1924, uzante ekipaĵon kaj ŝipojn provizitajn en la unua mondmilito por la transportado de fervojaj veturiloj. De post tiu tempo, oni anstataŭigis la ŝipojn per novaj, kaj nova marstacio estis konstruita en Zeebrugge. La vojo estas administrata de la Orienta Regiono do la Britaj Fervojoj; ĉi tiuj tri vagon-pramaj-ŝipoj estas posedaĵo de la Britaj Fervojoj, kiuj nuntempe proponas konstrui kvaran ŝipon, sed estas kunligo kun belga interesitoj.

La linio inter Dovro kaj Dunkirko de la Suda Regiono de la Britaj Fervojoj estis komencita plurajn jarojn pli poste, en 1936, kaj ĝi funkcias kune kun la francaj fervojoj. El la kvar ŝipoj trafikantaj en ĉi tiu servo, la Britaj Fervojoj posedas du, unu estas posedaĵo de franca kompanio, en kiu la Britaj Fervojoj havas la plimulton de la akcioj, kaj unu estas posedaĵo de la Nacia Societo de Francaj Fervojoj.

Niaj vagon-pramaj ŝipoj havas kapaciton de 38 kontinentaj frajtvagonoj mezampleksaj. La ŝipoj uzataj en la servo inter Dovro kaj Dunkirko havas ejon por ĉirkaŭ 30 aŭtomobiloj kaj spacon por 800 pasaĝeroj.

La rektaj dormvagonoj inter Londono kaj Parizo kaj tiuj inter Londono kaj Bruselo same uzas la vojon de Dovro al Dunkirko. De marŝipara vidpunkto, la transporto de ĉirkaŭ ok dormvagonoj ĉiudirekte kaj ĉiunokte eble ne estas tre ekonomia. Sed ĉi tiu dumnokta ligo inter la ĉefurboj estas granda oportunaĵo por multaj homoj kaj ĝi estas bone frekventata.

La ĉefa celo de la vagon-pramoj estas la transporto de frajtvagonoj rekte inter la kontinento kaj Granda Britujo. Pro la limigita ŝarĝkapablo en Granda Britujo, speciala veturilaro estas bezonata kaj ĉirkaŭ 11,000 taŭgaj vagonoj estas disponeblaj, plejparte posedaĵo de kontinentaj fervojo-administracioj aŭ vagonposedantaj kompanioj privataj. La Britaj Fervojoj antaŭ ne-longe konstruigis 150 grandkapacitajn kovritajn pramvagonojn por plenumi la kreskantajn eksportajn postulojn, kaj mendo por pluaj 250 tiaj vagonoj, oni esperas, baldaŭ estos farata.

La vagon-prama trafiko kreskis en la lastaj jaroj, kiel jenaj ciferoj montras:

	Harwich/Zeebrugge		Dovro/Dunkirko	
Jaro	**Eksportoj**	**Importoj**	**Eksportoj**	**Importoj**
	Tunoj		**Tunoj**	
1955	**75,000**	**125,000**	**72,000**	**147,000**
1958	**89,000**	**145,000**	**76,000**	**167,000**
1961	**101,000**	**168,000**	**102,000**	**240,000**

Internen la trafiko konsistas plejparte el fruktoj kaj legomoj de Francujo, Italujo, Hispanujo kaj aliaj eŭropaj landoj ĝis Grekujo. Por Hispanujo, specialaj vagonoj estas bezonataj por superi la malfacilaĵojn de la larĝa ŝpuro en tiu lando. Oni konkeris tion per la konstruo de vagonoj por diversŝpuraj radaksoj. Per specialaj instalaĵoj ĉe la hispanfrancaj landlimejoj la radaksoj povas esti ŝanĝataj kaj la vagonoj tiamaniere povas veturi kaj sur la normala eŭropa ŝpuro kaj sur la larĝa ŝpuro de Hispanujo.

Eksteren, la eksportoj konsistas plejparte el enlande fabrikitaj varoj, maŝinoj kaj lano, kvankam kelkaj pereemaj varoj pasas, nome butero, ovoj, glaciaĵo kaj fiŝoj.

La sperto montris, ke la kapacito de vagon-prama linio proksimume rilatas al la instalaĵoj disponeblaj surtere por trakti la transportojn kaj por la dogankontrola procedo. Por importoj en Grandan Britujon multe de la varoj destinitaj por Londono estas kondukataj al la doganaj instancoj en Londono, sed multaj transportoj por la provincoj estas kontrolataj en la havenoj.

Dum la lastaj jaroj oni forte klopodis plivastigi la facilaĵojn ĉe la marbordo. Ĉe Harwich, ekzemple, nova transit-remizo kaj pluaj kunordigaj flanktrakoj estas provizitaj. En la suda ĉirkaŭaĵo de Londono — ĉe Hither Green — tute nova deponejo estas ekuzita en oktobro 1961 por malŝarĝi pereemajn varojn importitajn per la vagon-pramo de Dunkirko al Dovro. La ĉefa konstruaĵo (305 metrojn longa kaj 46 metrojn larĝa) havas du trakojn por malŝarĝi, kiuj akceptas 60 kontinentajn vagonojn, kaj straton 21 metrojn larĝan por nekovritaj kaj kovritaj ŝarĝaŭtomobiloj. Ĉi tiu nova deponejo jam pruvis sian valoron.

En la laste pasintaj jaroj ekestis postulo je pramaj instalaĵoj por komercaj veturiloj, kaj la Britaj Fervojoj disponas lokon por la transporto de ĉi tiuj veturiloj sur la vagonferdekoj de siaj pramoj, kiuj funkcias inter Harwich kaj Zeebrugge kaj inter Dovro kaj Dunkirko.

Mi provis prezenti al vi ĝeneralan bildon de la nunaj servoj funkciigataj de la Britaj Fervojoj, kune kun aliaj entreprenoj inter Granda Britujo kaj la Kontinento. Ĉi tiuj servoj havas multajn formojn kaj servas mult-diversan trafikon. Mi kredas, ke vi konsentos, ke la Britaj Fervojoj ludas vivan rolon en la ligoj trans la maron kaj ke ilia estonteco havas grandan signifon al la komunumoj, kiujn ili servas.

Ilia estonta evoluo ne estas, tamen, sen problemoj. Normale, la anstataŭigo de ŝipoj kiuj atingis la finon de siaj ekonomiaj vivoj, la provizo de pluaj ŝipoj kaj novaj marbordaj instalaĵoj por ebla trafiko, ĉio tio postulas sufiĉe grandajn investojn, kiuj povas esti pravigitaj nur, se sufiĉe alta profito estas atendebla dum la vivodaŭro de la posedaĵoj.

Tiuj problemoj estas normalaj por ĉiuj ŝipposedantoj — krom tio, ke aliaj ŝipposedantoj kutime ne estas respondecaj por la provizo de marbordaj instalaĵoj. Sed nuntempe la estonteco de la kontinentaj servoj de la Britaj Fervojoj fariĝas pli komplika pro jenaj tri faktoroj:

1. Decido de la brita kaj franca registaroj pri la konstruo de transmara ligilo, aŭ tunelo aŭ ponto. Estas eble, ke ĉi tiu decido estos farita dum la daŭro de la venontaj monatoj.
2. Decido pri la ebla eniro de Britujo en la Komunan Merkaton, pri kio oni provizore ankoraŭ ne povis interkonsenti.
3. La enkonduko kaj evoluo de novaj konceptoj de transportado kiel aerkusena veturilo *) kaj la superakvo-glitilo **).

Se oni decidus konstrui submaran tunelon, ĝi estus kapabla transporti pasaĝerojn kaj frajton en fervoj-veturiloj, aŭtomobilojn sur specialaj trajnoj de plataj vagonoj kaj simile, iom — sed ne ĉiom — de la komerca ŝosea transporto. Rezulte de tio, granda nombro de la nuntempaj marservoj ne plu utilus, kvankam nur la sperto montrus, ĝis kia geografia limo la influo de tia tunelo etendiĝus.

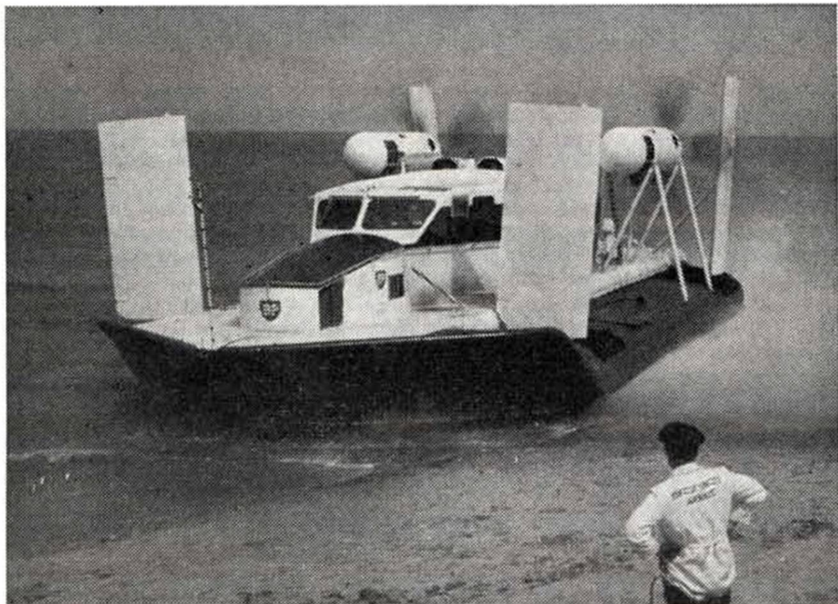
Estas tial treege grave, ke oni decidu rapide pri la projekto. Kelkaj el niaj ŝipoj, kiuj alproksimiĝas al la fino de sia ekonomia vivo, bezonas anstataŭigon, sed ni ne povas pravigi la kapitalan elspezon necesan antaŭ ol ni estos certaj, ke la novaj ŝipoj ne iĝos superfluaj post malmultaj jaroj kiel rezultaĵo de la konstruo de submara tunelo.

La eniro de Britujo en la Komunan Merkaton sendube kaŭzus esencan kreskadon de komerco kaj trafiko inter Granda Britujo kaj la Kontinento. Taksado de ĉi tiu pliiĝo jam estis farita, kune kun ekspertizo de la investo bezonata por la provizo de nova ŝiparo kaj marbordaj instalaĵoj, laŭ hipotezo pri ekzisto de submara tunelo kaj ne-ekzisto. Ni estas certaj, ke per la laŭgrada provizo de novaj ŝipoj kaj haven-instalaĵoj, per la ebla transformigo de ekzistantaj konvenciaj servoj al la prama koncepto kaj per la ebla starigo de novaj linioj, ni povos kontentigi la postulojn de ĉiu ajn trafiko, dezirata de niaj servoj en la estonteco.

Aerkusenaj veturiloj kaj superakvo-glitiloj reprezentas tre novan koncepton, kiu estas en tre frua stadio de evoluo. Nuntempe ilia praktika uzado ŝajnas esti limigita al relative ŝirmitaj akvoj kaj neniu kiu spertis vintran transiron trans la Manikan Kanalon aŭ la Nordan Maron en malbona vetero, inkluzivas ĉi tiujn en tia kategorio. Tamen estas eble, ke multe pli grandaj, pli potencaj aerkusenaj veturiloj kaj superakvoglitiloj evoluiĝos kun la ebleco, funkcii sendanĝere kaj komforte super liberaj maroj, kaj la Britaj Fervojoj atente observas nuntempajn evoluiĝojn en ĉi tiu medio. Jam ni studas la eblecon utiligi tiajn ilojn en kelkaj el niaj estuaraj servoj (t.e. la servoj en golfoj, kie riveroj enmariĝas), kaj se la transmara aerkusena veturilo aŭ superakvoglitilo fariĝus realaĵo estontece, ni estus same volonte pretaj kunagi laŭ modernaj vidpunktoj.

Vi perceptos el tio, kion mi diris, ke ni alfrontas gravegajn problemojn, nome investojn, aerkonkurencon, la problemon de la ĉefsezonoj, la eblecon de transmara ligilo, la eblan eniron de Britujo en la Komunan Merkaton, la adaptigon de niaj servoj al novaj konceptoj de vojaĝado. Ĉi tiuj problemoj nur pligrandigas nian certecon pri la brila estonteco de la kontinentaj servoj de la Britaj Fervojoj kaj fortigas nian firmdecidon, adapti niajn ideojn, por ke la vivantaj ligiloj, kiujn ni provizas, povu helpi fruktigi la nunan tendencon al pli proksimaj interrilatoj inter la homoj de ĉi tiu lando kaj niaj najbaroj en la kontinentaj landoj de Eŭropo.

*) Veturilo kiu moviĝas sur kuseno de aero super tero aŭ akvo (Hover craft).
**) Boato kiu moviĝas sur akvo parte aŭ tute ne tuŝante la surfacon (hydro-foil).



Aerkusena veturilo (Hovercraft)

En eterna memoro

Post tre longa tempo ni sciiĝis pri la morto en septembro 1962a de nia svisa amiko E. Keiser el Bern.

Kvankam jam pasis kelkaj monatoj la ĉefestraro de IFEF opinias dezirinde dediĉi kelkajn vortojn al tiu meritplena kolego.

La svisa sindikato fervojista jam antaŭ la dua mondmilito tre interesiĝis pri Esperanto kaj finance subtenis la Esperanto-fakmovadon en la kadro de la tiama organizo IFETT.
La kelkaj malnovaj membroj el la antaŭmilita periodo 1932-1940 sendube ankoraŭ rememoros la belegajn vojaĝojn, kiujn niaj svisaj kolegoj organizis por ni. Ne nur nederlandanoj sed ankaŭ svedoj kaj norvegoj regule partoprenis ilin.

Ne estis do mirige, ke tuj post la milito el tiu forta movado de la fervojistaj esperantistoj venis la helpo por restarigi la Internacian Movadon. Estis nia kolego E. Keiser, kiu post la preparaj laboroj partoprenis la fondan kunvenon de IFEF en Amsterdamo kaj samtempe aliĝis

al la novfondita organizo kiel izola membro. Aktive sed ankaŭ finance li subtenis nin kaj dank' al lia aktiveco naskiĝis nia sekcio en Svislando.

En la daŭro de la unuaj jaroj S-ro E. Keiser havigis al ni altvaloran materialon pri la historio de la fervojista Esperanto-movado, pro kio IFEF disponas pri ekzaktaj informoj tiurilataj. En multaj kongresoj kaj renkontiĝoj li partoprenis ĝis li fariĝis emeritulo. Dum la lastaj jaroj li ne plu povis partopreni la aktivan laboron en nia rondo sed li restis fidela al nia idealo ĝis la lasta spiro.

La subita informo pri lia morto tre konsternis nin kaj estas ne eble ne skribi adiaŭan vorton pri tiom meritplena kolego ĉe la forpaso el la surtera vivo. Modesta, aktiva kamarado foriris el nia mezo sed li restos en niaj memoroj kiel bonega kaj fidela amiko, kiu kontribuis sian parton al nia komuna idealo. Al liaj familianoj ni sendas niajn sincerajn kondolencojn pro la grava perdo.

Ke nia amiko E. Keiser ripozu en paco!

La I.F.E.F.-estraro

Fidela kaj meritplena amiko forlasis nin.

Gravan skuon donis al ni la informo el Parizo, ke la 2an de aprilo subite mortis nia neforgesebla amiko Robert Retault.

Bato, kiu malfacile estas imagebla ĉar li mortis en la forto de la vivo. La morto finis la laboreman vivon en relative juna aĝo kaj ĝuste pro tio la malĝojiga informo trafis nin neatendite La meritoj de Retault estas multaj, ampleksaj kaj multflankaj. Robert Retault estis modesta homo kaj malofte venis en la lumradioj sur la scenejo, kio karakterizas la homon Retautlt. Kiel sekretario de I.F.E.F. mi havis la grandan privilegion ekkoni tiun amikon en pli intimaj rilatoj dum la multjara kunlaborado.

Interalie al li ni konfidis nian planon pri restarigo de Internacia Fervojista Movado Esperantista, li ne nur entuziasmiĝis sed ankaŭ kun kompleta sindono laboregis por tiu realigo. Sendube li ne havis la plej facilan taskon ĉar esence la Franca fervojista sekcio jam laboris en la kadro de ILEPTTO, nia plano estis tamen fondi sendependan organizon kaj pro tio estiĝis la unua grava problemo.

Ĝuste en tiu periodo Robert Retault montris siajn kapablojn kaj talentojn kiel organizanto, liaj sugestoj, konsiloj kaj proponoj pri taŭga solvo en la problemo postlasis en la IFEF-estraro profundan respekton. Robert ne estis homo, kiu senpripense suriris ununoktan glacion kaj riskis tro multe. La proponoj, konsiloj, ktp, estis ĉiam akurate; ekzakte ellaboritaj, kaj en sia trankvila parolmaniero, al li propra, li ĉiam sukcesis klare komenti ilin.

La organizadon de nia tria kongreso en Parizo li aktive partoprenis kaj la grandan sukceson ni sendube povas grandparte atribui al lia senlaca laboro. Pli poste li havigis al si multajn meritojn kiel redaktoro de la franca organo „La Fervojisto", kies enhavo en vasta rondo estis laŭdata. Estas tro multe por mencii ĉion en mallonga artikoleto, dediĉita memore al neforgesebla kunlaborinto, kies vivo tiom kruele finiĝis. Des pli forte ni sentas la baton, kiu trafis la edzinon, kiu subtenis kaj stimulis lin en la gravaj taskoj. Ankaŭ por FFEA la vundo estos malfacile rekuracebla, al ĉiuj nian sinceran partoprenon en la grava perdo.

La vivo ne haltas, la batalado por realigi nian komunan idealon estu daŭrigata honore al tiuj, kiuj donis dum la vivo ĉiujn siajn fortojn por tio. En tiu longa batalado nia amiko Retault estu al ni inda ekzemplo. Robert Retault, la ĉefestraro de I.F.E.F. esprimas la sinceran dankon pro ĉio, kion vi faris por nia organizo dum la vivo.

Eterne vi restos en niaj memoroj, ripozu en paco!

I.F.E.F.-ESTRARO

El la sekcioj.

Germanio

7-a jarkunveno de la Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) en Regensburg 19-20 okt. 1963. Aliĝo per: F-ino Margarete Kammerer, Bundesbahndirektion, TB-Büro, Bahnhofstrasse.

Korekto: En nro 2, jaro 15 de L.I.F. sur paĝo 4 sube, la titolon de la artikolo vi legu: La aŭtomata **kuplilo** kiel eŭropa tasko. (Bv. korekti)

Hungario

La Fervojista Esperanto Movado en Hungario komencis en 1963 eldoni la belaspektan presitan revuon „Hungara Fervojista Mondo". La revuo aperas kvarfoje po jare. Por ne-hungaroj ĝi estas ricevebla nur interŝanĝe por esperantaĵoj, kiel libroj, gazetoj, insignoj, steloj, k.t.p. La interŝanĝvaloro por unu jaro estas 6 poŝtaj respondkuponoj internaciaj, aŭ 6 U.L.-steloj.
Petu informojn ĉe: Centra Fervojista Esperanta Grupo, Népköztársaság útja 73-75, Budapest VI, Hungario.

Jugoslavio

La Jugoslavia Asocio de Fervojistaj Esperantistoj organizas inter la 15-a de majo kaj la 15-a de septembro 1963 fervojistan kampadon en Rojoznica (inter Split kaj Ŝibenik), en la kampadejo „La Verda Golfo". La prezo de kompleta pensiono estas 2 usonaj dolaroj tage por ĉiuj fervojistaj esperantistoj kaj iliaj familianoj. (Okazos 2-semajnaj kursoj por komencantoj, prezo 2 usonaj dolaroj, pagenda anticipe.) Petu informojn ĉe: Savez Zelezničara esperantista Jugoslavije, BEOGRAD, Nemenjina 6/IV, soba 627, Jugoslavio.

De la sekretario:

Mi petas nian legantaron, bonvolu bone noti la jenajn (adres)ŝanĝojn:

de IFEF:

Nia redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62 hs, Amsterdam-Z.

La sekretariejo: Johano Poptie, Willem Barentszstraat 66, Utrecht.

de la sveda sekcio:
Sekretariejo: Folke Pettersson, Ängkärrsgatan 8, 6 tr., Solna (Svedio).

de la norvega sekcio:
Sekretariejo: Odd Kolbrek, Kalbakkstubben 2, Oslo 9 (Norv.).



Ni kore gratulas niajn geamikojn Formaggio-Vilisics pro la naskiĝo de ilia filineto

Eva

Ŝi naskiĝis la 3-an de marto 1963.

I.F.E.F.-ESTRARO

THE WORKER ESPERANTIST, no. 153

(junio 1963) skribas:

Okaze de la I.F.E.F. Kongreso en Stoke, majo 10-17 la sekretariino (S-ino Prent) salutis nome de SATEB substrekante la *esperon,* ke aliaj laboristoj sekvos la ekzemplon de la fervojistoj kaj per Esperanto renkontos sammetiistojn.

S-ino Prent skribas afable pri nia kongreso: „Mi nur restis de sabato ĝis lundo matene. Tamen mi tiom eniĝis en la sfero de Esperanto, ke malfacile mi readaptiĝis al la ĉiutaga laboro! Nur malofte mi uzis la anglan lingvon kaj estis strange reveni al la deviga uzo de mia nacia lingvo! Mi vojaĝis tien en kupeo kun germanoj, iu el Polio kaj iu el Svisio — certe ne taŭgis la angla lingvo tie! En la koridoro mi babilis kun francino, ĉe la hotelo plej ofte kun nederlandanoj kaj intertempe kun mi-ne-scias-kiom-da diverslandanoj. Efektive ne gravas al mi la nacieco de aliaj personoj, sed eĉ post tiom da jaroj de Esperanta aktiveco mi plezuras, pripensante kaj konstatante la mirindan fakton, ke Esperanto ligas min samtempe kun tiom da landoj! Aldona plezuro estis, ke iu bonkora SATEBano prezentis min kun bela tepoto, memorigaĵo pri la ĉefindustrio de Stoko.

Vere la IFEF-kongreso estis tiom instiga, tiom ĝuinda — spite la ĉiam etajn ĝenojn ĉe kongresoj, ĉu naciaj, ĉu internaciaj — ke mi ege ĝojas pro la ebleco tien vojaĝi kaj dankas la organizintojn pro la afabla akcepto."

EŬROPA FERIO-SEMAJNO EN SVISLANDO 1—7.9.1963

okazos en Oberbalmberg (SO). La partoprenantoj ekskursos al Berno, Solothurn, sur la monton Weissenstein, al la antikva urbeto Burgdorf; fakultativa ŝipekskurso okazos (la kostoj estas inkl. tagmanĝon 12 Sv.fr.). Restadkostoj (sen la ŝipekskurso) estas Sv.fr. 133,— en komunaj dormejoj. Kiu deziras dormi pli lukse (en 4 litaj ĉambroj), plipagas Sv.fr. 15,— aŭ en hotelo en 1-2 litaj ĉambroj plipagas Sv.fr. 40,—.

Anoncu vin ĝis la 15-a de julio. La aliĝo validas nur ĉe samtempa enpago de Svfr. 5.— po persono (en la suprenomita prezo enkalkulita) al la poŝtĉeka konto de Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj VIII 44 715 Zürich, aŭ sendo de dek internaciaj respondkuponoj per registrita letero al la organizanto Hans Hunkeler, Poŝtfako 417, Aarau.
Kiu aliĝas post la limtago, pagas la duoblan kotizon. Post la 15-a de aŭgusto neniu plu estos akceptata.
La aliĝkotizoj estas nerepagendaj en kazo de nepartopreno.

Esperanto-kalendaro por 1963

De junio ĝis septembro:

Esperantista Kulturdomo, Kastelo Grésillon, Baugé, Maine et Loire, Francujo.

21—28 julio:
Feriaj Esperanto- kursoj en Helsingör, Danlando. Adreso L. Friis, Ingemannsvej 9, Aabyhoj.

20—26 julio:
SAT-kongreso en Hamburgo. Adreso de la OKK: Hamburg-Gr. Flottbek, Im Hag 18.

29 julio—1 aŭgusto:
Internacia konferenco de la lernejoj en kiuj Esperanto estas instruata, en Beograd, Jugoslavujo.

3—10 aŭgusto:
UEA-kongreso en Sofio.

11—19 aŭgusto:
11-a Internacia Esperantista Ferio-Semajno en Krommenie, Nederlando. Adreso: J. A. v. d. Meulen-v. Harten, Popelstraat N 13, Krommenie.

29—30 aŭgusto:
Kongreso de la nederlanda sekcio de IFEF (F.E.R.N.) en Arnhemo. Adreso: W. L. v. Leeuwen, Stationsplein 1, Amsterdam C.

1—7 septembro:
Feriosemajno sur Oberbalmberg, Svislando. Adreson vidu en ĉi numero.

14—21 septembro:
Feriosemajno en „De Leemkule", Zwolle, Nederlando. Adreso: Thies M. Blaauw, Begoniastraat 2, Zwolle.

Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando